

گفتگو با مجتبی لطفی، رییس کارگروه لکوموتیو:

ناپایداری شرایط اقتصاد لکوموتیو داری، زیر سایه تحریم ها

الهام زرقانی



حالی که نرخ بهره برداری از لکوموتیو در سال ۹۷ همچنان دچار چالش است و اخیراً تصمیمات جدیدی برای افزایش نرخ حمل از ابتدای بهمن ماه سال ۹۷ گرفته شده است یعنی عملاً نرخ لکوموتیو در سال ۹۷ تغییری نیافته است در نتیجه سرمایه گذاران بخش لکوموتیو را با مشکلات جدی مواجه کرده و شرایط اقتصاد لکوموتیو داری را برای این بخش بسیار ناپایدار کرده است. از مشکلات دیگر می توان به بحث خرید لکوموتیو از منابع خارجی و همچنین منابع داخلی با کمک شرکت های خارجی اشاره کرد، این پروسه نیز به دلیل شرایط تحریم ها به سختی پیش می رود و هر نوع همکاری تکنولوژیکی و همکاری در طرح های ساخت داخل با شرکت های خارجی در خصوص تامین لکوموتیو از طریق

با توجه به اینکه بحث واگذاری در راه آهن جمهوری اسلامی از حدود سال های ۸۰ و ۸۱ به صورت رسمی آغاز شد اما این واگذاری در بخش های مختلف همواره با اما و اگرهایی همراه بوده است. مساله این است که بازگشت سرمایه در حوزه حمل و نقل ریلی بسیار بلند مدت و در مقایسه با دیگر صنایع نیاز به زمان بیشتری دارد. به عبارتی دیگر فعالیت اقتصادی در این صنعت صرفه اقتصادی ندارد و تنها علتی که شرکت های خصوصی را کماکان تا امروز در این صنعت نگه داشته است، تسهیلات ارزان قیمتی بوده که برای خرید واگن یا لکوموتیو وجود داشته است که آن هم با نوسانات نرخ ارز و تحریم های تحمیلی حلاوت خود را از دست داده و این صنعت را با چالش مواجه کرده است، لکوموتیو داران تا دیروز با مشکل پرداخت معوقاتشان دست و پنجه نرم می کردند اما با رفع آن مشکل، مسئله دیگری به میان آمد که مشکلات این بخش را صد چندان کرد، در همین خصوص گفتگویی با مجتبی لطفی، نایب رییس انجمن و رییس کارگروه لکوموتیو داشته ایم که به آن می پردازیم:

دارد یا خیر؟ همانگونه که مطلع هستید هزینه های تامین، تعمیر و نگهداری لکوموتیو به شدت افزایش یافته است، حدود ۷۰ تا ۷۵ درصد هزینه ها به صورت مستقیم و غیر مستقیم منشأ ارزی دارند و نرخ ارز رسماً بیش از دو برابر افزایش یافته در نتیجه هزینه های خرید، تعمیر و نگهداری لکوموتیو بیش از دو و نیم برابر افزایش یافته است در

جدید با مشکلات بسیاری نسبت به سال های گذشته مواجه است، اگر مشکلات را به چندین دسته تقسیم بندی کنیم یکی از آنها که بسیار هم حایز اهمیت است بحث اقتصاد لکوموتیو داری است، سوالی در اینجا مطرح است که آیا میزان لکوموتیوی را که در بخش خصوصی یا دولتی تامین می کنیم با این هزینه های گزاف قابلیت برگشت سرمایه را

در سال ۹۷ مجدد با تحریم ها و افزایش نرخ ارز مواجه شدیم، آینده سرمایه گذاری بخش غیر دولتی را در تامین لکوموتیو چگونه ارزیابی می کنید؟

در بحث سرمایه گذاری لکوموتیو شرایط خیلی تغییر کرده است و پارامترهای جدیدی بر آن حاکم شده، بر این اساس معتقدم که سرمایه گذاری برای تامین لکوموتیوهای



شرکت های اروپایی و شرکت های آسیایی بسیار سخت پیش می رود، به دلیل اینکه مبادلات ارزی و بانک های کشور دچار محدودیت های بسیاری شده نمی توان در این زمینه پروژه های بزرگ تعریف کرد، مگر آنکه پروژه های کوچکتری به تعداد بیشتری تعریف شود. مثلا ما در خود شرکت البرز نیرو پروژه ای مبنی بر تامین ۱۵ دستگاه لکوموتیو جدید داشته ایم و در این خصوص اوراق صکوک منتشر و سرمایه ریالی آن را تامین کرده ایم، اما امروز کارایی این سرمایه ریالی به نصف رسیده است زیرا ارزش ارز افزایش و ارزش ریال کاهش پیدا کرده در نتیجه با توجه به توافقات و تعاملات انجام شده ما را در اجرای آن پروژه با مشکلات بسیاری روبرو کرده که این مسائل موجب شد سرمایه گذاری و پیشبرد پروژه های بزرگ به دلیل محدود شدن مسائل بانکی میسر نشود و موجبات نگرانی در سرمایه گذاری در خصوص تامین لکوموتیوهای جدید در این بخش را فراهم می کند، اعتقاد دارم باید بیشتر قدر لکوموتیوهای قدیمی را بدانیم و بحث بازسازی و تعمیر لکوموتیوهای قدیمی، ساده تر از خرید لکوموتیوهای جدید است که باید نسبت به گذشته جدی گرفته شود تا بتوانیم هرچه بیشتر سرمایه های متوقف را راه اندازی کنیم، صنعت لکوموتیو نیز به شکلی است که چه در بخش خصوصی باشیم چه در بخش دولتی به دلیل تحریم ها و کمبود ریال و ارز همیشه تعدادی لکوموتیو متوقف وجود دارد، ما اکنون در بخش خصوصی حدود ۱۱۰ لکوموتیو در قالب ۵ یا ۶ شرکت داریم که از این ۱۱۰ لکوموتیو حدود ۲۵ لکوموتیو متوقف است، در بخش دولتی نیز تعداد لکوموتیوهای متوقف بیشتر و در حدود ۴۰ درصد کل لکوموتیوها می باشد که نیاز به بازسازی و راه اندازی دارند، اگرچه پروژه بازسازی ارزی و مشکلات متعددی به همراه دارد

اما اجرای آن ساده تر است و من در بحث سرمایه گذاری روی پروژه های جدید و خرید لکوموتیو به ویژه پروژه های بزرگ در کوتاه مدت خوش بین نیستم.

جنابعالی در مقام ریاست کارگروه لکوموتیوها بفرمایید شرکت های مالک لکوموتیو در زمینه تعمیر و نگهداری لکوموتیوها با چه مشکلاتی روبرو هستند؟

تمام لکوموتیوهایی که در دست تعمیرند برای تامین قطعات یدکی متوقف هستند، قطعات یدکی مورد نیاز برای بازسازی این لکوموتیوها، معمولا قطعات سنگین برای بازسازی موتورها و تجهیزات اصلی لکوموتیو هستند که مشکل، کمبود نقدینگی ریالی و ارزی است، وقتی پولی که دریافت می شود هزینه های جاری را پوشش نمی دهد بدون شک کسی سراغ هزینه های تعمیرات اساسی لکوموتیو نمی رود زیرا در ابتدا باید تعمیرات جاری و حقوق و دستمزد تامین شود و پس از تامین این هزینه ها می توانیم هزینه بازسازی را انجام دهیم، متاسفانه کمبود نقدینگی، درست نبودن نرخ و مشکلاتی که در سال ۹۷ ایجاد شده مانع ورود لکوموتیوها به سیر شده است.

آیا برای سرمایه گذاری در این بخش یا تعمیرات و نگهداری ارز نیما یا ارز دولتی تخصیص داده می شود؟

راه استفاده از ارز نیما بسیار سخت است، ارز نیما بیش از دوبرابر ارز قبلی هزینه ریالی دارد، حتی اگر فرض کنیم که این هزینه ها تامین شود برای سرمایه گذاری راه سختی را در پیش داریم، برای دریافت ارز دولتی تلاش های بسیاری شده اما می دانید که منابع ارزی کشور بسیار محدود است و بدون شک مواردی همانند دارو و غذا هستند که نسبت به بحث حمل و نقل در اولویت قرار دارند. در این زمینه انجمن تلاش های بسیاری انجام داده تا بتوانیم

نماند تا امروز به نتیجه ای نرسیده ایم.

چه پیشنهادی برای رفع تمامی این مشکلات دارید؟

مسئله ای در این میان مطرح است، مشکلاتی که در این بخش وجود دارد مربوط به خود حمل و نقل نیست و مشکلات تحمیلی از بخش اقتصاد بر جامعه حمل و نقل است، در سال ۹۶ همه نرخ ها با شرایط آن زمان منطبق بود اما در سال ۹۷ به دلیل اتفاقاتی که رخ داد بخش حمل و نقل به خصوص بخش حمل و نقل ریلی نتوانست خود را با شرایط جدید وفق دهد. اگر بخواهیم دقیق تر بگوییم زمانی خود را تطبیق می دهد که خیلی دیر شده است و لخت بودن بخش در تصمیم گیری های به موقع، ضرر انباشته ای به بخش تحمیل می کند. در سال ۹۷ علیرغم اینکه مشتریان ریلی همانند صنایع فولاد و معادن، نرخ هایشان چندین برابر شد، سودهای خوبی به دست آوردند و می توانستند نرخ حمل و نقل را متناسب با آن اصلاح کنند اما به دلیل اینکه بخش حمل و نقل یعنی راه آهن و بخش خصوصی هر دو دیر تصمیم گیری کردند و اصلاح نرخ خیلی دیر انجام شد و حتی درست انجام نشد عملا همه شرکت ها متحمل ضرر زیادی شدند. البته ناگفته نماند که لکوموتیوداران مظلوم تر هستند زیرا نرخ لکوموتیو را راه آهن تعیین می کند و لکوموتیوداران اختیاری در تعیین نرخ ندارند، با توجه به اینکه فرمول شورای رقابت وجود دارد و ۵ سال است که به آن عمل می شود اما تصمیم گیری در مورد نرخ متحمل زمان طولانی شد و نتیجه آن کار به مدت ۱۰ ماه با نرخ خیلی پایین بود درحالیکه هزینه های این بخش بسیار بالا بود البته با وجود تمام مشکلات موجود خدمات رسانی و سرویس دهی های لازم انجام شد و حمل و نقل ریلی در سال ۹۷ نسبت به سال گذشته رشد بیشتری داشت و ما در این پیشرفت به عنوان بخش

در مورد بخش مسافری ریلی و لکوموتیو ارز دولتی دریافت کنیم است. اما تا امروز به نتیجه ای نرسیده است. اگر ما در بخش باری نرخ را اصلاح کنیم هزینه های خود را با ارز نیمایی هم می توانیم تامین کنیم به شرطی که روی نرخ سخت گیری نشود و شرکت های مالک لکوموتیو توانایی آن را داشته باشند که از محل درآمد خود هزینه ها را تامین کنند.

آیا کارگروه نسبت به تامین نقدینگی برای توسعه این بخش اقداماتی انجام داده است؟

پیگیری هایی که کارگروه در مورد تامین نقدینگی لکوموتیو انجام داده خوشبختانه در سال ۹۶ و ۹۷ به نتایج خوبی رسیده یعنی اگر به گذشته برگردیم می دانیم که ما همیشه با دریافت پولمان از راه آهن، مشکلات بسیاری از جمله مشکل پرداخت شرکت ها را داشته ایم، در سال ۹۷ بسیاری از مشکلاتی که در این خصوص بود حل شد یعنی پول مالکان لکوموتیو هر ماه پرداخت می شود. اما متاسفانه مشکل دیگری پدید آمده و آن این است که پولی که پرداخت می شود کارایی سابق را ندارد، به دلیل اینکه نه تنها نرخ اصلاح نشده بلکه هزینه های ما چندین برابر شده است. شرکت های مالک لکوموتیو در سال مبلغ مشخصی را دریافت می کنند و مبلغ مشخصی که دریافت می کنند به اندازه نصف آن میزان کارایی دارد، ما از ابتدای سال در حال تلاش هستیم تا به راه آهن بگوییم نرخ لکوموتیو را اصلاح کند و تا امروز به نتیجه ای نرسیده ایم، اخیرا طبق توافقات انجام شده مقرر شده از ابتدای بهمن ماه امسال نرخ ها اصلاح شود، البته می دانید که بهمن ماه، آخر سال محسوب می شود و عملا این افزایش برای سال ۹۸ جواب می دهد و این امر ضررو زیان انباشته ای برای شرکت های خصوصی مالک لکوموتیو و حتی خود راه آهن خواهد بود، ناگفته



تغییرات بیشتری داشته و شرایط نامناسب تر بوده راه آهن با منطقی که ما از آن منطق آگاه نیستیم اعلام کرد که نمی تواند هزینه مدت زمان تاخیر در نرخ گذاری را جبران کند، در صورتیکه به اعتقاد ما این نظر درستی نبوده و در تاخیر در تصمیم گیری ما هیچ کوتاهی نکرده ایم و از تیرماه امسال از راه آهن خواسته ایم تا این نرخ را اصلاح کند و راه آهن به دلیل ناپایداری شرایط در تیرماه و مرداد ماه و رسیدن به ثبات زمان نرخ گذاری به تعویق افتاد.

با توجه به تعداد افزایش لکوموتیوهایی که متوقف هستند و وضعیت فرسوده ای که لکوموتیوهای ما دارند آینده حمل و نقل ریلی را چگونه می بینید؟

حتما از توقف ترنست ها با خبر هستید، معمولا شرایط سخت تحریم ها و افزایش نرخ ارز اولین تاثیرات خود را بر روی لکوموتیوها و ترنست ها می گذارد، واقعیت آن است که پیش بینی آینده سخت است و اگر شرایط به این صورت که امروز هست ادامه یابد تامین قطعات سخت تر هم خواهد شد زیرا فقط مسئله پول نیست حتی اگر هزینه ها هم مهیا شود تهیه قطعات سخت است، در گذشته اگر پول بود ما می توانستیم قطعات مورد نیاز را تهیه کنیم اما امروز اگر پول هم باشد تهیه قطعات سخت است. اکنون انتقال ارز هزینه جدید ۷ تا ۸ درصدی هم پیدا کرده که به بار مشکلات ما افزوده شده است، اگر شرایط به این صورت باشد پیش بینی من این است که آمار لکوموتیوهای در سرویس کشور در بخش دولتی و خصوصی به ترتیب کاهش پیدا خواهد کرد. ما باید به عنوان بخش خصوصی با راه آهن مذاکراتی داشته باشیم تا به فرمولی با انعطاف پذیری بالاتر برسیم تا در طی دوماه تغییراتی را در شاخص نرخ اعمال کند، به عنوان مثال اگر هزینه های ارزی کاهش پیدا کرد نرخ نیز کاهش می یابد.

آن است که شرایط به سرعت تغییر و یا بهبود نخواهد کرد و باید خود را برای شرایط سخت تری آماده کنیم و لکوموتیوهای موجود را حفظ کنیم تا بتوانند کار کنند.

آیا در اصلاح نرخ که انجام شده نظرات بخش خصوصی اعمال شده است؟

نرخ که ما اعلام کردیم تقریبا ۱۵ تا ۲۰ درصد بالاتر از نرخ است که مصوب شده است، ما بر اساس فرمول شورای رقابت اعلام کرده ایم اما به دلیل اینکه پارامترهای نرخ را راه آهن و هیئت مدیره راه آهن باید مصوب کند عددی که در نظر گرفته اند پایین تر است، می توان با نرخ جدید و با توجه به افزایشی که داده شده شرایط بهتری نسبت به گذشته داشت اما بستگی به هزینه ها دارد، یعنی اگر نرخ ارز نیمایی که در یک ماه گذشته مصوب شده است تغییر کند کارایی خود را از دست می دهد. ما در رابطه با تاخیری که در اصلاح نرخ ها شده است با راه آهن مذاکرات بسیاری داشته ایم تا نرخ را به قبل برگردانند و مدارکی را ارائه کردیم که در ۱۰ سال گذشته همیشه به این صورت بوده و پس از اصلاح نرخ، زمان تاخیری از سوی راه آهن محاسبه می شد، اما در سال ۹۷ که نسبت سال های گذشته نرخ

سعی کند تا از طریق اصلاح نرخ روی پای خود بایستد، ما یک فعالیت اقتصادی سالم می خواهیم نه یک فعالیت اقتصادی وابسته. اکنون در همه فضاها اقتصادی نرخ ها در حال اصلاح است و خود را با شرایط جدید تطبیق می دهند، حمل و نقل هم باید این کار را با سرعت انجام دهد و هرچه کندتر تصمیم بگیرد، نتیجه آن بار مالی و ضرری است که بر دوش کل مجموعه خواهد افتاد و این همان اتفاقی است که در سال ۹۷ به دلیل تصمیم گیری های کند صورت گرفت و کل حمل و نقل ریلی متضرر شد.

آیا اصلاح نرخ که انجام شده جوابگوی هزینه های این بخش می باشد؟

با اصلاح نرخ که انجام شده، راه آهن واقعیت های بیشتری را لحاظ کرده اما بستگی به آینده دارد، هزینه ها و نرخ دلار ثابت نیست و دائما در حال تغییر است ما باید فرمول کارآمدتری برای این موضوع تهیه کنیم و نباید انتظار داشته باشیم تا یک فعالیت با ضرر انجام شود. اگر نیاز به حمل و نقل ریلی وجود دارد باید به دنبال فرمولی با انعطاف پذیری بالاتر باشیم تا بتواند بر حسب شرایط نرخ را بالا و پایین کند. پیش بینی ما در ارتباط با آینده

خصوصی نقش موثری داشتیم زیرا یک سوم لکوموتیو باری را بخش خصوصی تامین کرد اما جز ضرر و زیان، منفعتی نصیب این بخش نشد در حالیکه اگر بخش می توانست درآمد کافی داشته باشد، بدون شک همین برنامه ریزی برای راه اندازی لکوموتیوهای متوقف و خرید قطعات جدید سرعت می گرفت و در شرایط بهتری بودیم. سرمایه گذاری در بخش لکوموتیو فقط برای خرید یا بازسازی لکوموتیو نیست اگر به خاطر داشته باشید ما کارخانه تعمیر و نگهداری سیستان را در اصفهان در حال ساخت داریم حتی در آن جا هم پیشرفت بسیار کند بوده است، برای اینکه شرکت ها بتوانند تعمیرات لکوموتیو خود را آغاز کنند باید اقتصاد لکوموتیو را اصلاح کنیم تا شرکت ها به درآمد برسند و از محل درآمد سرمایه گذاری کنند اما متاسفانه تلاطمی که در سال ۹۷ ایجاد شد بسیاری از معادلات را به هم ریخت. ابزارهای حمایتی که در بودجه ها و برنامه ها پیش بینی شده کارایی چشم گیری نداشته است، امیدواریم روی این موضوعات کار شود اما از سوی دیگر شرایط دولت نیز شرایط مساعدی نیست که بتواند اینگونه پروژه ها را حمایت کند، به اعتقاد من بخش حمل و نقل باید